Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/568

29. 06. 87

Sachgebiet 931

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Kleinert (Marburg), Weiss (München) und der Fraktion DIE GRÜNEN — Drucksache 11/363 —

Vorgesehene Streckenstillegung der Deutschen Bundesbahn Ewersbach–Dillenburg–Wallau/Lahn (Kursbuchstrecke 366)

Der Bundesminister für Verkehr – E 12/32. 30. 05/38 Vm 87 (4) – hat mit Schreiben vom 26. Juni 1987 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. Was hat die Bundesregierung aufgrund des o. a. Beschlusses speziell im Hinblick auf die Kursbuchstrecke 366 unternommen?

   Hat die Bundesregierung versucht, auf die Deutsche Bundesbahn einzuwirken, daß

   — der Fahrbetrieb vereinfacht wird,
   — die Organisation des Nebenstreckenbetriebes mit dem Ziel der Kosteneinsparung optimiert wird,
   — kostengünstigere und attraktivere Fahrzeuge (z. B. VT 628) eingesetzt werden,
   — geprüft wurde, ob bestehende Parallelverkehre mit DB-Bussen wieder auf die Schiene zurückverlagert werden können,

   so wie es der o. a. Beschluß des Deutschen Bundestages vorsieht?

2. Aus welchen Gründen war es nicht möglich, durch solche Maßnahmen den Schienenpersonenverkehr auf der Strecke Ewersbach–Dillenburg–Wallau/Lahn zu erhalten?

Nach Angaben der DB war bei Stellung der Anträge zur Einstellung bzw. Umstellung des Eisenbahnbetriebes der vereinfachte Zugbetrieb eingeführt und ein rationalisierter Zustand geschaffen. Busse wurden zum Abdecken von Verkehrsspitzen und zur Ergänzung des Schienenverkehrs eingesetzt.

Die von der DB auf der Kursbuchstrecke 366 eingeleiteten gesetzlichen Verfahren wurden aufgrund der vom Vorstand der DB

gestellten Anträge durch den Bundesminister für Verkehr genehmigt am

7. März 1985	für Dillenburg–Wallau (Umstellung Reisezugbetrieb auf Busbedienung)
	für Dillenburg–Niedereisenhausen (Gesamtbetrieb)
18. Dezember 1979	Dillenburg–Ewersbach (Umstellung Reisezugbetrieb auf Busbedienung)

Die Genehmigung der Anträge lag somit zeitlich vor dem Beschluß des Deutschen Bundestages vom 13. Juni 1985.

3. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß in den letzten Jahren mit den Bahnbuslinien 5355 und 5356 massiver Parallelverkehr zur Schiene auf der Straße gefahren worden ist?

   Wurde eine Prüfung gemäß dem Bundestagsbeschluß durchgeführt, ob eine Rückverlagerung des Verkehrs auf die Schiene ganz oder teilweise möglich ist?

   Wenn ja, welche Gründe haben dagegen gesprochen?

   Wenn nein, warum ist die vom Deutschen Bundestag geforderte Prüfung unterblieben?

Die Bahnbuslinien 5355 und 5356 bestehen seit 1952 bzw. 1951.

Die Neubaugebiete der Gemeinden entwickelten sich in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen und abseits der Schienenstrecke. Bei dieser Entwicklung stellt der Bus aufgrund seiner Möglichkeiten der ortsnäheren Bedienung das geeignetere Beförderungsmittel dar.

Die Prüfung hat ergeben, daß eine Rückverlagerung bzw. Einschränkung des bestehenden Busverkehrs eine Verschlechterung der Flächenbedienung bedeutet hätte.

Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 Bezug genommen.

4. Hat die Deutsche Bundesbahn versucht, den Werksverkehr des Stahlwerks Südwestfalen in Dillenburg und den Schülerverkehr der Holderbergschule in Eibelshausen, der größtenteils parallel zur Schienenstrecke mit Bussen gefahren wird, auf die Schiene zu verlagern?

   Wenn nein, warum nicht?

   Wenn ja, warum sind die Bemühungen gescheitert?

Die Angehörigen der Stahlwerke Südwestfalen werden von mehreren privaten Busunternehmen aus verschiedenen Richtungen zum jeweiligen Schichtwechsel (drei Schichten), die Schüler im freigestellten Schülerverkehr befördert. Die Frage einer Verlagerung dieser Verkehre auf die Schiene stellte sich nicht, da diese Fahrten teilweise abseits der Schiene verlaufen und der Bus hier eindeutig das nachfragegerechtere Beförderungsmittel darstellt.

5. Der Deutsche Bundestag hat beschlossen, daß Grundlage eines Antrags auf Stillegung einer Strecke nicht das aktuell auf der Strecke verbliebene Aufkommen sein darf, sondern daß der Antrag das im Rahmen eines regionalen Verkehrskonzeptes erreichbare Reisendenpotential ausweisen und berücksichtigen muß. Nach dem Beschluß des Deutschen Bundestages muß dann die Einzelprüfung ergeben, ob eine Stillegung oder der Weiterbetrieb im Rahmen eines regionalen Verkehrskonzeptes angebracht ist.

   Welches regionale Verkehrskonzept hat die Deutsche Bundesbahn unterstellt, und welches Reisendenpotential wurde dafür ermittelt?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird Bezug genommen.

6. Ist der Bundesregierung bekannt, daß der Lahn-Dill-Kreis derzeit ein regionales Verkehrskonzept erarbeitet, das auch eine Wiederbelebung des Schienenverkehrs vorsieht und daß dafür eigenes Personal in der Kreisverwaltung eingestellt wurde?

   Warum konnte die Deutsche Bundesbahn nicht mit der Stillegung warten, bis das Konzept fertig ist?

Der Bundesregierung liegen zu einem regionalen Verkehrskonzept des Lahn–Dill–Kreises keine Angaben vor.

Die DB hat die Realisierung der bereits 1979 bzw. 1985 genehmigten Maßnahmen auf die nunmehr abgeschlossene Fertigstellung des Busbahnhofs in Dillenburg abgestellt.

7. Wird sich die Bundesregierung bei der Deutschen Bundesbahn dafür einsetzen, daß die Stillegung baldmöglichst rückgängig gemacht wird, bzw. wird sich die Bundesregierung dafür einsetzen, daß vorerst keine irreversiblen Maßnahmen getroffen werden (Streckenabbau, Abbau von Signalanlagen, Verschrottung oder Veräußerung von Fahrzeugen, Umdisponierung der Fahrzeuge auf andere Bundesbahnstrecken), bis ein regionales Verkehrskonzept erarbeitet ist?

Auf die Antworten zu Fragen 3 und 4 wird verwiesen.

Im übrigen bleibt die Infrastruktur für die Bedienung des Schienengüterverkehrs zwischen Dillenburg–Ewersbach und Wallau/Lahn–Niedereisenhausen und zunächst auch die Trasse zwischen Dillenburg–Niedereisenhausen erhalten.

8. Nach dem Beschluß des Deutschen Bundestages sollten die Stellungnahmen der obersten Landesbehörden zu Stillegungsanträgen der Deutschen Bundesbahn ebenfalls Alternativvorschläge für die Erhöhung der Wirtschaftlichkeit, der möglichen Beteiligung anderer Gebietskörperschaften und der alternativen Gestaltung des regionalen Angebots im öffentlichen Verkehr enthalten.

   Enthielt die Stellungnahme des Landes Hessen solche Vorschläge?

   Wenn ja, welche, und aus welchen Gründen sind diese nicht berücksichtigt worden?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird Bezug genommen.

9. Wie steht die Bundesregierung zu Vorwürfen, daß es offensichtlich beabsichtigt sei, die Akzeptanz in der Bevölkerung für die im Bundesfernstraßenplan vorgesehenen Maßnahmen, Ortsumgehung Eibelshausen (B 253), Schloßtunnel Dillenburg (B 277) sowie Ausbau der B 62 zwischen Laasphe und Biedenkopf dadurch zu erhöhen, daß das Bundesbahnangebot verschlechtert wird?

   Wird sich umgekehrt nach den Erkenntnissen der Bundesregierung die Verwirklichung o. a. Bundesstraßenprojekte negativ auswirken auf das zu erreichende Reisendenpotential auf der Schiene im Rahmen eines regionalen Verkehrskonzeptes?

   Welche Untersuchungen hat die Bundesregierung bzw. die Deutsche Bundesbahn dazu angefertigt bzw. anfertigen lassen?

Die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im fraglichen Raum vorgesehenen Maßnahmen im Zuge der B 62, B 253 und B 277 sind Projekte, die ausschließlich die örtliche Verkehrssituation verbessern sollen. Sie stehen nicht im Zusammenhang mit der Umstellung des Reisezugbetriebes.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333